Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale,, n. 190 del 14 agosto 2008 - Serie generale

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Giovedì, 14 agosto 2008** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00186 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00198 ROMA - CENTRALINO 06 85081

N. 193

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 31 gennaio 2008.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Sistema linee accesso Gottardo. Nuovo collegamento Arcisate-Stabio. Approvazione del progetto definitivo (CUP J31H03000530001). (Deliberazione n. 7/2008).

SOMMARIO

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 31 gennaio 2008. — *Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Sistema linee accesso Gottardo. Nuovo collegamento Arcisate-Stabio. Approvazione del progetto definitivo (CUP J31H03000530001).* (Deliberazione n. 7/2008) .... *Pag.* 3

Allegato 1........ » 7

Allegato 2 .... » 24

Allegato 3 .... » 30

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 31 gennaio 2008.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/ 2001). Sistema linee accesso Gottardo. Nuovo collegamento Arcisate-Stabio. Approvazione del progetto definitivo (CUP J31H03000530001). (Deliberazione n. 7/2008).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che le opere medesime siano comprese in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e della realizzazione degli interventi;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato - da ultimo - dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, «codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE» e s.m.i., e visti in particolare

la parte II, titolo III, capo IV concernente «lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi»;

l'art. 256 che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, e s.m.i. concernente la «attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale»;

Visto il decreto-legge 18 maggio 2006, n. 181, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1 della legge 17 luglio 2006, n. 233, che ha modificato l'art. 2, comma 1, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, operando - tra l'altro - la scissione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, rispettivamente, in Ministero delle infrastrutture e Ministero dei trasporti;

Visto il decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, recante interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l'equità sociale, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1 della legge 29 novembre 2007, n. 222, e visto in particolare l'art. 2, comma 1, che per la prosecuzione delle opere in corso sulla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria, previste dal contratto di programma 2007-2011 - parte investimenti, stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e la Rete Ferroviaria Italianala Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. (RFI S.p.a.), autorizza un contributo di 800 milioni di euro per l'anno 2007;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° programma delle infrastrutture strategiche, che include, nell'ambito del «corridoio plurimodale padano», tra i sistemi ferroviari, la «accessibilità ferroviaria Malpensa» con un costo di 1.133,106 milioni di euro e, più precisamente, all'allegato 2 - tra i corridoi ferroviari alla voce «Accessibilità Malpensa» - la «tratta Arcisate-Stabio (Gottardo)»;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 20 dicembre 2004, n. 82 (*Gazzetta Ufficiale* n. 108/2005), con la quale questo Comitato ha approvato il progetto preliminare del «nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate-Stabio: tratta Arcisate - confine di Stato» per un importo complessivo di euro 203.713.000;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/2006 S.O.), con la quale questo Comitato ha operato la rivisitazione del 1° programma delle infrastrutture strategiche, in cui trova conferma, nell'ambito del «corridoio plurimodale padano, tra i sistemi ferroviari, la «accessibilità ferroviaria Malpensa» con un costo aggiornato di 2.260,987 milioni di euro;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti il 14 marzo 2003, e s.m.i., con il quale in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002, ora art. 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006 - è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Visto il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2008-2012, che include, nell'allegato B4 «opere da avviare entro il 2012», l'intervento «Malpensa: collegamento ferroviario Arcisate-Stabio (confine di Stato)» con un costo di 203,71 milioni di euro, di cui 5,02 disponibili e 198,69 da reperire;

Vista la nota 15 gennaio 2008, n. 15, con la quale il Ministero delle infrastrutture ha trasmesso - tra l'altro - la relazione istruttoria del «sistema linee accesso Gottardo - nuovo collegamento Arcisate-Stabio»;

Vista la nota 22 gennaio 2008, n. 747, con la quale il Ministero delle infrastrutture ha trasmesso - tra l'altro - integrazioni alla documentazione istruttoria del «sistema linee accesso Gottardo - nuovo collegamento Arcisate-Stabio»;

Vista la nota 22 gennaio 2008, n. 9091, con la quale il Ministero dell'economia e delle finanze ha formulato osservazioni sugli argomenti all'ordine del giorno della seduta preparatoria del Comitato;

Vista la nota 24 gennaio 2008, n. 38, con la quale il Ministero delle infrastrutture, in esito alla riunione preparatoria del 22 gennaio 2008, ha trasmesso - tra l'altro - ulteriori integrazioni alla documentazione istruttoria ed ha fornito chiarimenti in ordine al «sistema linee accesso Gottardo - nuovo collegamento Arcisate-Stabio»;

Considerato che l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 163 del decreto legislativo n. 163/2006, attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato all'allora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Considerato che nel corso della seduta preparatoria del 22 gennaio 2008 è stato acquisito agli atti il parere della regione Lombardia nel quale, in particolare, è rilevato il mancato accoglimento di alcune prescrizioni precedentemente formulate ed è confermato il parere favorevole sul progetto definitivo, con prescrizioni e raccomandazioni;

Considerato che l'opera di cui sopra è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile 2003, tra i corridoi ferroviari con la denominazione «accessibilità ferroviaria Malpensa: tratta Arcisate-Stabio» e che, come per tutte le opere incluse nella suddetta Intesa, risulta determinato l'interesse concorrente della regione alla sua realizzazione;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

PRENDE ATTO

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture ed in particolare:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che il progetto concerne la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario a doppio binario Arcisate-Stabio nella tratta compresa tra il viadotto sul fiume Olona, a nord di Varese, e il confine di Stato tra Italia e Confederazione Elvetica, per una lunghezza di 8,2 km;

che la realizzazione della infrastruttura, che mette in rete la linea Como - Chiasso - Bellinzona - Gottardo con la linea Porto Ceresio - Varese - Gallarate - Milano, risponde a più obiettivi:

creare un efficiente servizio di trasporto locale e regionale tra i poli di Varese, Como e Lugano;

garantire un collegamento tra le linee del Gottardo e del Sempione, via Gallarate;

consentire un collegamento con l'aeroporto di Malpensa da nord, con il completamento del nodo di Busto Arsizio;

che il progetto definitivo, a seguito dell'approfondimento progettuale del 2004 già recepito nel progetto preliminare e del recepimento delle prescrizioni di cui alla delibera 82/2004, consiste adesso

nella realizzazione del raddoppio della tratta esistente Induno Olona - Arcisate, per la quale nel progetto preliminare era previsto invece il mantenimento a semplice binario, con contestuale abbassamento del piano del ferro;

nella realizzazione a doppio binario della nuova tratta Arcisate-Gaggiolo (confine di Stato);

nella eliminazione di tutti i passaggi a livello nelle tratte esistenti con opere stradali sostitutive;

nella realizzazione delle nuove stazioni di Induno Olona e Arcisate e della fermata di Gaggiolo;

nella realizzazione dell'attrezzaggio tecnologico;

che inoltre dalla rivisitazione del progetto preliminare è scaturito lo spostamento dell'asse del tracciato nella zona della galleria del Bevera e la migliore soluzione progettuale del ponte Bevera (modifche strutturali, riduzione di una campata);

che il presente progetto è accompagnato dalla relazione del progettista attestante la rispondenza al progetto preliminare ed alle prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso;

che il progetto è corredato dalla indicazione delle interferenze, rilevate dal soggetto aggiudicatore, nonché dai criteri di risoluzione adottati per la risoluzione delle stesse;

che con la nota 1° giugno 2007, n. 955, e le successive note 11 giugno 2007, n. 1127, e 15 giugno 2007, n. 1064, il soggetto aggiudicatore ha trasmesso copia del progetto definitivo agli enti e le amministrazioni interessati;

che con nota 6 giugno 2007, n. 604, il soggetto aggiudicatore ha trasmesso copia del progetto definitivo al Ministero delle infrastrutture;

che, ai sensi del comma 2 dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, l'avvio del procedimento di pubblica utilità è stato comunicato mediante pubblicazione su tre quotidiani a diffusione nazionale, in data 4 giugno 2007;

che la regione Lombardia, con delibera della Giunta regionale n. VII/5267 del 2 agosto 2007, ha espresso il proprio parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto e sulla intesa in merito al perfezionamento della localizzazione delle opere ivi previste;

che in data 17 settembre 2007, ai sensi del richiamato art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, è stata convocata dal Ministero delle infrastrutture la Conferenza di servizi;

che in sede di Conferenza di servizi il Ministero per i beni e le attività culturali ha chiesto che il progetto definitivo recepisse tutte le prescrizioni formulate dal medesimo Ministero sul progetto preliminare, e solo in parte accolte nella delibera n. 82/2004, e che in esito alla Conferenza medesima, RFI S.p.a. si è impegnata ad accogliere le richieste del Ministero per i beni e le attività culturali ribadite in seduta, nel rispetto del limite di spesa del nuovo costo del progetto definitivo;

che in data 24 gennaio 2008 il Ministero per i beni e le attività culturali, già sollecitato dal Ministro Di Pietro con nota 11 gennaio 2008, ha espresso parere favorevole subordinatamente all'accoglimento delle prescrizioni formulate dalla Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio di Milano e dalla Soprintendenza per i beni archeologici della Lombardia, parere di cui si riporta di seguito il contenuto sintetico:

modifica del progetto del viadotto sul torrente Bevera con adozione della terza soluzione tra le tre presentate (viadotto a sei pile e di lunghezza accorciata) e, per la sezione tipo, adozione della sezione di tipo C, con veletta di lamiera metallica nervata posta a rivestire interamente la trave a cassone;

esclusione dall'ambito della tutela dei fabbricati di stazione di Induno Olona e Arcisate, per i quali è prevista la demolizione;

controllo archeologico in corso d'opera per la tratta tra Induno Olona e Arcisate fino al km 5 ed esecuzione di saggi di scavo preliminari nell'area in comune di Arcisate, a partire dal chilometro 5 fino al confine di Stato;

che, alla luce dei pareri espressi, il Ministero delle infrastrutture propone le prescrizioni cui condizionare l'approvazione del progetto definitivo;

sotto l'aspetto attuativo

che il soggetto aggiudicatore è individuato nella Rete ferroviaria italiana S.p.a.;

che la modalità di realizzazione dell'opera è l'appalto integrato;

che il cronoprogramma aggiornato dell'opera prevede la aggiudicazione dei lavori tra aprile 2008 e febbraio 2009 e la progettazione esecutiva e la esecuzione dei lavori tra febbraio 2009 e aprile 2013, con la messa in esercizio entro giugno 2013;

sotto l'aspetto finanziario

che il costo complessivo dell'opera, precedentemente individuato in euro 203.713.000, è ora individuato in euro 223.000.000;

che il costo dell'opera risulta incrementato di 19,287 milioni di euro (+ 9,5% circa) rispetto al limite di spesa individuato in sede di approvazione del progetto preliminare;

che la relazione istruttoria del Ministero non fornisce le motivazioni del suddetto aumento ma dall'esame degli allegati, e in particolare del verbale della Conferenza di servizi, risulta che l'incremento è dovuto all'approfondimento progettuale e all'abbassamento/raddoppio del tratto di linea Induno Olona - Arcisate;

che peraltro già il progetto preliminare - a seguito di un approfondimento progettuale conseguente all'accoglimento di prescrizioni formulate dalla regione Lombardia, concernenti prevalentemente la realizzazione del doppio binario e la modifica del profilo altimetrico tra Induno Olona e Arcisate - aveva registrato un incremento di costo da 185,2 milioni di euro a 203,7 milioni di euro;

che il Ministero delle infrastrutture, nella citata nota del 4 gennaio 2008, precisa che il computo metrico di dettaglio eseguito per il progetto definitivo ha determinato un innalzamento ulteriore del costo dell'opera - rispetto al limite di spesa del progetto preliminare - dovuto, tra l'altro, ad interventi di maggiore mitigazione ambientale e modifica funzionale richiesti dal Comune di Induno Olona, alla realizzazione di una galleria artificiale in luogo di una trincea profonda in uscita dalla galleria di Induno (lato Arcisate) ed alle maggiori complessità realizzative per la galleria di Induno, alla necessità dell'abbattimento degli edifici di stazione di Induno Olona e Arcisate, del pari per effetto delle prescrizioni, con il conseguente ripristino della volumetria e della funzionalità per l'inserimento della struttura architettonica nel tessuto urbano;

che il suddetto costo complessivo di euro 223.000.000 comprende - tra l'altro - gli importi di 5,4 milioni di euro per opere compensative e 18,1 milioni di euro per imprevisti;

che la copertura finanziaria dell'opera è così individuata:

5,02 milioni di euro a valere su fondi TEN riallocati con il IV *addendum* al contratto di programma 2001-2005 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e RFI S.p.a.;

217,98 milioni di euro a valere sulle risorse stanziate dall'art. 2, comma 1, del decreto legge n. 159/2007, convertito nella legge n. 222/2007, e contrattualizzate nell'aggiornamento al contratto di programma 2007-2011 tra Ministero delle infrastrutture e RFI spa, sul quale il Comitato ha formulato parere favorevole nella odierna seduta;

che - in particolare - il suddetto aggiornamento al contratto di programma 2007-2011 include nella tabella A03 «opere in corso - sviluppo infrastrutturale rete convenzionale», nell'ambito dei corridoi europei, il progetto «nuovo collegamento Arcisate-Stabio», per il quale è prevista la copertura finanziaria di 218 milioni di euro a valere sulle suddette risorse disponibili a legislazione vigente per l'anno 2008;

che il costo delle opere che ottemperano alle prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture è assorbito nell'importo previsto per le opere compensative individuate nel costo a vita intera;

che per l'opera non è previsto un potenziale ritorno economico a motivo della scarsa significatività dei ricavi;

Delibera:

1. Approvazione progetto definitivo.

1.1. Ai sensi e per gli effetti dell'art. 166 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato - con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture - anche

ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo del «sistema linee accesso Gottardo - nuovo collegamento Arcisate-Stabio».

È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico e edilizio, l'intesa Stato-regione sulla localizzazione dell'opera.

L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

L'importo di euro 223.000.000 di cui alla «presa d'atto» costituisce il nuovo limite di spesa dell'intervento da realizzare e sostituisce il precedente limite di spesa, indicato nella sopra citata delibera n. 82/2004.

1.2. Le prescrizioni richiamate al punto 1.1, cui è subordinata l'approvazione del progetto, sono riportate nella 1ª parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera.

1.3. Alle prescrizioni di cui al punto precedente sono aggiunte le seguenti indicazioni, come riproposte - sotto forma di raccomandazione per il soggetto aggiudicatore a procedere ad approfondimenti in sede di progettazione esecutiva - dalla regione Lombardia a seguito del mancato recepimento tra le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture:

con riferimento alla prescrizione che prevede che in Comune di Induno Olona «venga studiata la fattibilità tecnico-economica, in collaborazione con il comune, di una configurazione della stazione con sviluppo a ponte sopra i binari stessi, con la disponibilità quindi di ambienti per attività attrattive quali quelle informative, commerciali, di incontro», il collegamento tra le due parti della città, sentita anche l'Amministrazione comunale, potrà essere comunque garantito da una semplice copertura della trincea mantenendo l'attuale configurazione della stazione prevista nel progetto definitivo;

con riferimento alla prescrizione che prevede che in comune di Induno Olona «venga studiata, in collaborazione con il comune, la fattibilità tecnico-economica di eventuali ulteriori interventi di carattere viabilistico per la ridistribuzione dei flussi di traffico interni all'abitato a seguito della soppressione del passaggio a livello di via Bidino che mette in comunicazione due fasce industriali», sentita anche l'Amministrazione comunale, gli studi di fattibilità tecnico-economica possono essere limitati agli interventi: rotatorie via Jamoretti con via Bidino e via Europa, adeguamento via Campania e via Cesariano, adeguamento rotatoria via Campo dei fiori e realizzazione marciapiede via Milano;

venga studiata da parte del Committente, in collaborazione con i comuni della tratta, la fattibilità tecnico-economica della messa in opera di idonei ascensori la cui gestione sarà assunta dai comuni stessi;

venga mantenuto e garantito il collegamento della via Elvezia al fine di conservare l'unitarietà del nucleo abitato del Gaggiolo.

1.4. Sono altresì aggiunte alle prescrizioni di cui al punto 1.2 le prescrizioni formulate dal Ministero per i beni e le attività culturali nella citata nota del 22 gennaio 2008, che si riporta per intero nell'allegato 2, del pari formante parte integrante della presente delibera.

1.5. È approvato altresì il piano di risoluzione delle interferenze, riportato nella 2ª parte del citato allegato 1.

1.6. I beni di cui è prevista l'espropriazione sono riportati negli elaborati del progetto definitivo di cui alla «scatola 51» e più specificatamente nei documenti AQ0000BD001A, AQ0000BD002A, AQ0000BD003A (piani particellari di esproprio comuni di Induno Olona, Arcisate, Castello), mentre il documento AQ0000ED001A riporta l'«elenco ditte».

2. Clausole finali

2.1. Il Ministero delle infrastrutture provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto approvato con la presente delibera.

2.2. Per quanto concerne il progetto approvato al precedente punto 1, il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1: il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Segreteria di questo Comitato.

2.3. In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dell'opera dovrà contenere una clausola che - fermo restando l'obbligo dell'appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall'art. 18, comma 12 della legge 19 marzo 1990, n. 55, e successive modifiche ed integrazioni - ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo - tra l'altro - l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali subappaltatori e sub-affidatari, indipendentemente dai limiti d'importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione degli stessi: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 3, che del pari forma parte integrante della presente delibera.

2.4. Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

2.5. Il CUP J31H03000530001 assegnato al progetto in argomento ai sensi della delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento in oggetto.

Roma, 31 gennaio 2008

Il Presidente: PRODI

Registrato alla Corte dei conti il 18 luglio 2008
Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 3 Economia e finanze, foglio n. 267

ALLEGATO 1

PARTE I – PRESCRIZIONI

- Sia nella fase di redazione del progetto esecutivo sia durante la fase di organizzazione dei cantieri e realizzativa, il Soggetto Aggiudicatore dovrà garantire una stretta collaborazione con Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A. al fine di evitare ogni possibile rischio di irrealizzabilità delle due importanti infrastrutture.
- Relativamente all'attraversamento dei torrenti Bevera (in loc. Valle Bevera -- comuni di Arcisate e Cantello) e Clivio (in località Gaggiolo - Comune di Cantello), si fa presente che:
  - eventuali occupazioni dell'alveo per l'allestimento dei cantieri dovranno essere preventivamente autorizzate dalle autorità competenti (Sede Territoriale Regionale di Varese in quanto Autorità di Polizia Idraulica), alla quale dovrà essere fornita tutta la documentazione necessaria e relativo cronoprogramma;
  - alla medesima autorità dovrà essere notificato il progetto del manufatto di attraversamento del torrente Clivio, di competenza delle Ferrovie Federali Svizzere, ai fini dell'autorizzazione relativa alla parte interferente con la fascia di rispetto idraulico in territorio italiano;
  - il tratto di sponda destra del torrente Clivio in territorio italiano (mappali 2940,1390 ed attigui - foglio 5 di Cantello) dovrà essere sottoposto - per la parte non interessata dal progetto di competenza delle Ferrovie Federali Svizzere - a verifica di stabilità e fatto oggetto dei lavori di consolidamento eventualmente ritenuti necessari;
  - la gestione delle terre e rocce provenienti dalle attività di escavazione, dovrà essere effettuata nel rispetto della normativa vigente in materia (art. 186, del d.lgs 3 aprile 2006 n. 152). Dovrà pertanto essere redatto nel corso della progettazione esecutiva il previsto piano di gestione ai sensi del l'art.18 del d.lgs. medesimo:
  - qualora, nel corso delle attività di verifica sulla qualità dei terreni. dovessero risultare sostanze presenti con concentrazioni superiori ai limiti previsti dalla normativa vigente, dovranno essere attivate le procedure previste dal Titolo V - parte quarta dello stesso;
  - dovranno essere verificate in fase di redazione del progetto esecutivo le condizioni reali di rischio per l'immissione di sostanze inquinanti nei ricettori idrici in fase di esercizio ferroviario;
  - dovrà essere prevista la manutenzione delle tubazioni e delle canalizzazioni, atte alla regimazione delle acque superficiali almeno per i primi anni;
  - il monitoraggio delle acque di falda dovrà essere esteso al parametro "Conducibilità";
  - dovrà essere predisposta nel corso della progettazione esecutiva una relazione idrogeologica che valuti le condizioni di rischio per gli acquiferi destinati al consumo umano in corrispondenza delle zone di rispetto di pozzi pubblici interessali dalle opere in oggetto (tipologia degli acquiferi, stratigrafie, modalità di alimentazione, condizioni di vulnerabilità delle acque sotterranee, stato di protezione dell'acquifero captato per uso idropotabile, ecc.);
  - al fine di evitare l'inquinamento delle acque destinate al consumo umano (falda, pozzi e tratti di acquedotti), oltre alla scrupolosa messa in alto delle cautele di tipo impiantistico, gestionale, procedurale già previste dal progetto, all'effettuazione dei conseguenti monitoraggi periodici (piezometri e pozzi) ed alle soluzioni tecniche per le interferenze con i sottoservizi, si ricorda il rispetto di quanto indicato dall'art. 94 del D.lgs. 152/2006 inerente i "divieti" riferiti alla zona di tutela assoluta e alla fascia di rispetto di sorgenti e pozzi. Si rammenta infine che la realizzazione degli interventi in oggetto all'interno delle zone di rispetto di pozzi pubblici destinati al consumo umano è soggetta alle disposizioni contenute nel documento "Direttive per la disciplina delle attività all'interno delle zone di rispetto",

approvato con D.G.R. 10 aprile 2003, n. 7/12693.

- Dal progetto definitivo non sono emerse interferenze con aree in dissesto del PAI; tuttavia in fase di redazione del progetto esecutivo, dovrà essere predisposto un apposito studio idraulico.
- Il monitoraggio proposto con il progetto definitivo dovrà essere approfondito nel progetto esecutivo al fine di prevedere almeno due campagne di rilevamento ante e post operam idonee a valutare lo stato di qualità della fauna ittica e macrobentonica.
- Il programma di monitoraggio per il rumore e le vibrazioni dovrà essere sottoposto ad ARPA ed ai Comuni territorialmente competenti in particolare al fine di acquisire valutazioni sulla completa e corretta individuazione dei recettori e sull'adeguatezza della localizzazione dei punti di misura e delle modalità di misura. Il programma di monitoraggio acustico post operam dovrà verificare il rispetto dei limiti di rumore e l'eventuale necessità di opere di mitigazione e consentirne, se necessarie, la individuazione ed il dimensionamento.
- Entro tre mesi dal termine del monitoraggio post operam delle vibrazioni, la cui durata dovrà essere funzione della complessità e numerosità dei rilievi da eseguire, dovrà essere predisposta ed inviata ad ARPA ed ai Comuni territorialmente competenti una relazione di monitoraggio riportante i valori rilevati, la valutazione rispetto alle soglie di disturbo ai residenti gli edifici e l'indicazione degli eventuali interventi di mitigazione che, a seguito del monitoraggio, risultassero necessari nonché dei tempi della loro attuazione.
- Dovranno essere contenuti, con una adeguata pianificazione della manutenzione dell'armamento, fenomeni di usura e degrado che possano incrementare i livelli di rumore e vibrazione in corrispondenza dei recettori.
- In fase di redazione del progetto esecutivo dovranno essere progettati gli interventi atti a garantire il rispetto dei limiti di rumore e vibrazioni previsti dalla normativa vigente.
- Ii monitoraggio programmato per la fase di esercizio dovrà essere effettuato a riscontro di quanto stimato anche al fine di un'eventuale realizzazione di opere di mitigazione non previste al momento dal progetto.
- Relativamente agli aspetti del paesaggio si riconferma quanto già prescritto per il progetto preliminare ed attuato nel progetto definitivo ed in particolare:
  - In corrispondenza dei tratti in trincea e di quelli in galleria artificiale ricomporre, per quanto possibile, la morfologia dei luoghi;
  - Il Soggetto Aggiudicatore identificherà le adeguate opere di compensazione.
- Nel cronoprogramma dei lavori del progetto esecutivo dovranno essere contemplate e declinate anche le fasi e la durata delle attività di ripristino alle condizioni "ante operam" delle aree di cantiere.
- Nella documentazione di appalto dovranno, in particolare, essere inseriti impegni specifici e vincolanti per garantire:
  - la limitazione dell'attraversamento da parte dei mezzi pesanti di aree secche e polverose, il mantenimento di queste ultime a regime umido, coprire i materiali trasportati, lavare le ruote degli autocarri;
  - il contenimento delle immissioni di rumore e vibrazioni, polveri prodotte nell'ambito dei cantieri;
  - l'attivazione di tutte le procedure atte alla salvaguardia delle acque di falda nei confronti di accidentali sversamenti di sostanze inquinanti sul suolo e/o nel sottosuolo, disciplinare l'emungimento e lo scarico delle acque provenienti dalla falda sub-superficiale qualora ne sia previsto 1'aggottamento.
  - in relazione alla densità abitativa del tessuto urbano interessato dalla direttrice in modo

particolare nei Comuni di Induno Olona, Arcisate, Cantello (frazione Gaggiolo), si evidenzia l'importanza della gestione attenta delle fasi di costruzione (cantieri e tracciato) a tutela della salute pubblica (persone ed ambiente) con interventi idonei a mitigare anche le emissioni di polveri, fumi, vapori, ecc..

- Prima dell'avvio lavori il Soggetto Aggiudicatore è tenuto a notificare alle autorità competenti l'apertura dei cantieri e l'inizio dei lavori, al fine di ottenere, se necessaria, l'opportuna assistenza archeologica.
- Vengano studiate dal Soggetto Aggiudicatore, in collaborazione con i Comuni della tratta e dell'ARPA, a seguito di misurazioni fonometriche a conclusione dei lavori (durante il monitoraggio post operam), eventuali opere di mitigazione ambientale in corrispondenza di punti sensibili ai fini dell'impatto acustico.
- Si prescrive la realizzazione di una nuova fermata sulla linea Arcisate - Porto Ceresio in corrispondenza del Comune di Besano (possibilmente collocata in località Ginaga - in corrispondenza del confine tra i Comuni di Besano, Cuasso al Monte e Porto Ceresio). Resterà in carico al Comune di Besano la realizzazione dell'area di interscambio (parcheggio e relative pertinenze) al servizio della nuova fermata.
- Qualora il Soggetto Aggiudicatore accerti la sussistenza delle condizioni tecniche, statiche e di sicurezza, l'attuale Galleria di Induno Olona, al termine dei lavori, potrà essere concessa in utilizzo al Comune come percorso ciclopedonale, mediante un asservimento ad uso pubblico da definire tramite un'apposita convenzione.
- In corrispondenza del tratto di galleria artificiale di Induno Olona dall'uscita della nuova galleria naturale, in direzione di Arcisate, si prescrive di prevedere nel progetto esecutivo, la ricopertura con terra (già prevista nel progetto definitivo) al fine di garantire la continuità del piano di campagna al di sopra della ferrovia, in una zona densamente abitata.
- In fase di elaborazione della progettazione esecutiva dovranno essere qualificate eventuali integrazioni delle mitigazioni ambientali da realizzare a seguito del monitoraggio post operam.
- In fase di elaborazione della progettazione esecutiva dovrà essere valutata la Fattibilità tecnico - economica di un cavalcaferrovia veicolare in sostituzione della passerella di via Milano in Comune di Induno Olona (pk 0+333) prevista nel progetto definitivo.
- Nel corso dei lavori dovrà essere attuato un monitoraggio al fine di contenere al massimo possibile i conseguenti disagi.
- In corrispondenza dell'attuale ponte di via Vela nel Comune di Induno Olona dovrà essere ricavato un attraversamento con doppio senso di marcia.
- Il progetto esecutivo dovrà dare evidenza del servizio sostitutivo da attuare nel corso dei lavori.
- Il progetto esecutivo dovrà sviluppare gli elaborati relativi all'inserimento ambientale con immagini virtuali in 3D di tutta l'area attraversata, svolto in modo tale da poter essere presentato in sede pubblica alla popolazione.
- Il progetto definitivo prevede in corrispondenza del Km 2 + 917,93 BD (Comune di Arcisate), un collegamento carrabile attraverso l'opera sostitutiva dell'attuale passaggio a livello di via Cavour (PL4) . La via Arno e la via Campi Maggiori attualmente non sono collegate tra loro. Il progetto definitivo prevede il collegamento delle vie citate attraverso una passerella ciclopedonale posizionata alla progressiva chilometrica 2+544,79 BD. Le condizioni plano-altimetriche e il tessuto urbano fortemente antropizzato rendono difficile l'inserimento di un attraversamento carrabile per collegare via Arno e via Campi Maggiori. Tuttavia si prescrive di valutare nel progetto esecutivo la possibilità di realizzare un collegamento carrabile finalizzato ad unire la via Arno e la via Campi Maggiori.
- Venga studiata nel progetto esecutivo la possibilità di aumentare il raggio di svolta per

l'immissione dalla via Cavour alla via Campi Maggiori in Comune di Arcisate, al fine di consentire un migliore deflusso dei veicoli.

- Venga studiata nel progetto esecutivo la possibilità di aumentare la larghezza del sottopasso previsto in corrispondenza del km 4 + 766,39 BD in prossimità di via C.na Baraggia a fronte dell'intenzione del Comune di Arcisate di realizzare una bretella di collegamento fra la rotatoria di via Luscino della provincia con la via Cattafame.
- Venga studiata nel progetto esecutivo la possibilità di incrementare i raggi di svolta in corrispondenza delle intersezioni stradali delle vie Generale Cattaneo e via Crugnola con la via IV Novembre (Comune di Arcisate), ed anche la possibilità di utilizzare gli spazi residui di proprietà del Soggetto Aggiudicatore anziché a verde quali parcheggio ad uso pubblico.
- Relativamente al sottopasso veicolare esistente di via Luscino in Comune di Arcisate posto al Km 4+481,90, il progetto definitivo prevede la realizzazione di un nuovo sottopasso dedicato più ad est di quello esistente. Si chiede di studiare nel progetto esecutivo la possibilità di realizzare il nuovo sottopasso in corrispondenza dell'attuale, garantendo una larghezza utile sufficiente al passaggio della prevista strada provinciale. Qualora verificata la possibilità di procedere a tale realizzazione, la costruzione del nuovo sottopasso dovrà essere regolamentata da apposita convenzione tra Soggetto Aggiudicatore e ANAS.
- Allo stato attuale la porzione di via Elvezia in Comune di Cantello interessata dal progetto ferroviario, termina secondo una configurazione a "vicolo cieco" nelle vicinanze della SP3. Il progetto definitivo prevede la riconfigurazione di una porzione di via Elvezia facendola passare da una viabilità a "vicolo cieco" a una strada di accesso alla futura fermata di Gaggiolo. Ne consegue che l'intervento studiato nel progetto definitivo risulta migliorativo dell'attuale configurazione della strada citata e pertanto tale soluzione dovrà essere elaborata anche nel progetto esecutivo.
- Relativamente alla valle del Fiume Bevera, si chiede che venga garantito:
  - il contenimento dell'impatto acustico derivante dall'esercizio ferroviario sul viadotto ferroviario secondo i requisiti di legge;
  - l'estetica architettonica del viadotto in considerazione dell'alta visibilità dello stesso e comunque nel rispetto del limite di spesa.
- Il progetto esecutivo dovrà assicurare l'accesso alla fermata del Gaggiolo anche da Sud attraverso l'utilizzo delle attuali rotatorie relative alla SP3.
- Il progetto esecutivo dovrà garantire la ricucitura tra le due parti della frazione Gaggiolo.
- In fase di elaborazione della progettazione esecutiva dovranno essere studiate diverse soluzioni per le recinzioni di sicurezza della fermata di Gaggiolo.
- Nel corso della elaborazione del progetto esecutivo dovrà essere studiata la minimizzazione di tutte le interferenze di cantiere e dei relativi trasporti su strada, evitando per quanto possibile l'attraversamento di centri abitati e concentrando i flussi di traffico su un numero di vie limitato.
- Il progetto esecutivo dovrà tener conto anche dell'incidenza economica del servizio sostitutivo a causa della chiusura della linea ferroviaria per i lavori di raddoppio.
- In fase di elaborazione della progettazione esecutiva andranno stabiliti e concordati di concerto tra il Soggetto Aggiudicatore e gli Enti Locali i percorsi degli autobus sostitutivi del servizio ferroviario.
- Relativamente all'interferenza del collegamento ferroviario con quello della tangenziale Nord/est di Varese, si ritiene opportuna, in fase di redazione del progetto esecutivo, la sottoscrizione di una convenzione che definisca le modalità di realizzazione del manufatto individuandone le competenze e i relativi oneri finanziari.

PARTE II - PIANO RISOLUZIONE INTERFERENZE

COMMITTENTE:

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A

PROGETTO DEFINITIVO
NUOVO COLLEGAMENTO LINEA ARCISATE – STABIO

TRATTA COMPRESA TRA IL VIADOTTO SUL FIUME OLONA (escluso) E IL CONFINE DI STATO, COMPRENSIVO DEGLI IMPIANTI DI INDUNO OLONA, ARCISATE, "BIVIO ARCISATE" E GAGGIOLO

STUDI, RILIEVI ED INDAGINI

SOTTOSERVIZI

Relazione tecnica e risoluzione interferenze

PROGETTO	ANNO	SOTTOPR.	FASE FZ.	LIVELLO	ATI	NOME DOC.	TIPO DOC.	PROG. DOC	REV
0267	06	S01	F01	PD	W	SI0000	RH	001	A

PROGETTAZIONE: A.T.I.

S.W.S. ENGINEERING S.p.A (capogruppo mandataria)

PASQUALI RAUSA INGG. ASSOCIATI (mandante)

P.TEAM (mandante)

S.I.T.E.F.

SITEF (mandante)

Revis.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato	Data	Autorizzato / Data
A	EMISSIONE	Spada	28.03.2007	Simonetti	30.03.2007	Fuoco	30.03.2007	

File: 0267 06 S01 F01 PD W SI0000 RH 001 A.doc

1 PREMESSA

Nella presente relazione vengono individuati tutti i sottoservizi interferenti con la nuova linea di progetto e vengono richiamati i criteri di risoluzione adottati.

Si precisa che la risoluzione delle interferenze che interessano le opere di attraversamento della linea ferroviaria, quali manufatti sostitutivi P.L., sottopassi, cavalcaferrovia, benché sviluppata con i medesimi criteri generali qui esposti, non è oggetto di questa relazione in quanto trattata nei documenti specifici.

Egualmente non vengono trattate le interferenze fognarie in quanto queste hanno richiesto la progettazione di nuovi collettori sostitutivi. Si rimanda anche in questo caso agli elaborati specifici.

2 SOTTOSERVIZI INTERFERENTI

I sottoservizi interferenti a seguito della realizzazione delle opere in progetto, appartengono ad una tra le seguenti tipologie:

- Fognature
- Acquedotti
- Linee elettriche
- Gasdotti
- Cavi per le telecomunicazioni

La posizione e le caratteristiche di ciascun sottoservizio sono state individuate a seguito di un accurato rilievo in loco, effettuato sulla base delle informazioni fornite da enti locali sia pubblici che privati: lungo l'intera linea in progetto sono stati così individuati i seguenti sottoservizi interferenti:

TR	01	Tratto in trincea tra diaframmi pk 2632.53 B.P. - pk 409.57 B.D.	IN31	001	Interferenze con fognature
			IN30	019	Interferenze con acquedotti
			SI34	013	Interferenze con linee elettriche
			SI34	014	Interferenze con linee elettriche
			SI37	026	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	027	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	028	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	029	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI36	001	Interferenze con linee elettriche interrate
			SI32	033	Interferenze con gasdotti
SL	01	Sottopasso ciclopedonale pk 2704 B.P. - manufatto	SI32	001	Interferenze con gasdotti
			SI36	001	Interferenze con linee elettriche interrate
NV	01	Sottopasso ciclopedonale pk 2704 B.P. - Viabilità	SI32	002	Interferenze con gasdotti
			SI32	003	Interferenze con gasdotti
			SI32	004	Interferenze con gasdotti
			SI32	005	Interferenze con gasdotti
			SI34	001	Interferenze con linee elettriche
			IN30	001	Interferenze con acquedotti
			IN30	002	Interferenze con acquedotti
			IN30	003	Interferenze con acquedotti
			IN30	004	Interferenze con acquedotti
NV	02	Manufatto sostitutivo PL1. pk 173.64 B.D. - Viabilità	SI32	006	Interferenze con gasdotti
			SI32	007	Interferenze con gasdotti
NV	04	Stazione di Induno Olona - Vabilità	SI32	008	Interferenze con gasdotti
			SI32	009	Interferenze con gasdotti
			SI37	001	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	002	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	030	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI34	002	Interferenze con linee elettriche
			SI36	002	Interferenze con linee elettriche interrate
			SI36	003	Interferenze con linee elettriche interrate
			SI36	004	Interferenze con linee elettriche interrate
			IN30	005	Interferenze con acquedotti
TR	03	Tratto in trincea tra diaframmi pk 659.57 B.D. - pk	IN30	007	Interferenze con acquedotti

		1078.79 B.D.	SI37	005	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI34	003	Interferenze con linee elettriche
			IN31	003	Interferenze con fognature
IV	03	Manufatto sostitutivo PL2 pk 843.06 B.D. - manufatto	IN30	006	Interferenze con acquedotti
			SI37	003	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	004	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			IN31	002	Interferenze con fognature
GA	02	Galleria di Induno: tratto artificiale di imbocco lato Stabio pk 1453.89 B.D. - pk 2028.79 B.D.	IN31	004	Interferenze con fognature
			SI37	007	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI32	013	Interferenze con gasdotti
NV	07	Manufatto sostitutivo PL3 - Viabilità	SI32	010	Interferenze con gasdotti
NV	08	Opera mantenimento collegamento stradale pk 1906.98 B.D. - Viabilità	IN30	008	Interferenze con acquedotti
			SI32	011	Interferenze con gasdotti
			SI32	012	Interferenze con gasdotti
			SI37	006	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	031	Interferenze con cavi telecomunicazioni
TR	04	Tratto in trincea pk 2028.79 B.D. - pk 2146 B.D.	SI36	005	Interferenze con linee elettriche interrate
			SI36	006	Interferenze con linee elettriche interrate
			SI36	016	Interferenze con linee elettriche interrate
			SI32	013	Interferenze con gasdotti
			SI32	036	Interferenze con gasdotti
			SI34	015	Interferenze con linee elettriche
			SI37	033	Interferenze con cavi telecomunicazioni
TR	05	Tratto in trincea tra diaframmi pk 2201 B.D. - pk 3083.972 B.D.	IN31	005	Interferenze con fognature
			IN31	007	Interferenze con fognature
			IN31	008	Interferenze con fognature
			IN31	009	Interferenze con fognature
			IN31	028	Interferenze con fognature
			IN30	011	Interferenze con acquedotti
			IN30	020	Interferenze con acquedotti
			SI32	015	Interferenze con gasdotti
			SI32	016	Interferenze con gasdotti
			SI32	035	Interferenze con gasdotti
			SI36	007	Interferenze con linee elettriche interrate
			SI36	014	Interferenze con linee elettriche interrate
			SI37	008	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	032	Interferenze con cavi telecomunicazioni
IV	05	Passerella pedonale pk 2544.79 B.D. (?) - manufatto	IN31	006	Interferenze con fognature
			IN31	029	Interferenze con fognature
			IN30	009	Interferenze con acquedotti
			IN30	010	Interferenze con acquedotti
			SI32	014	Interferenze con gasdotti
IV	06	Manufatto sostitutivo PL4 - pk 2917.93 B.D.	SI37	009	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	010	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	011	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI36	008	Interferenze con linee elettriche interrate
			IN30	012	Interferenze con acquedotti
NV	10	Manufatto sostitutivo PL4. pk 2917.93 B.D. - Viabilità	SI32	017	Interferenze con gasdotti

			SI32	018	Interferenze con gasdotti
			SI32	034	Interferenze con gasdotti
			SI36	009	Interferenze con linee elettriche interrate
			SI37	012	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	013	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	014	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	015	Interferenze con cavi telecomunicazioni
NV	11	Stazione di Arcisate - Vabilità	SI32	019	Interferenze con gasdotti
			SI32	020	Interferenze con gasdotti
			SI32	021	Interferenze con gasdotti
			SI32	022	Interferenze con gasdotti
			IN31	010	Interferenze con fognature
			SI37	016	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	017	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	018	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	019	Interferenze con cavi telecomunicazioni
TR	07	Tratto in trincea tra diaframmi pk 3333.972 B.D. - pk 3866 B.D.	SI32	035	Interferenze con gasdotti
IV	07	Manufatto sostitutivo PL5 - pk 3394.36 B.D.	SI32	023	Interferenze con gasdotti
			SI32	024	Interferenze con gasdotti
			IN30	013	Interferenze con acquedotti
			SI37	020	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	021	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI36	010	Interferenze con linee elettriche interrate
NV	12	Manufatto sostitutivo PL5. pk 3394.36 B.D. - Viabilità	SI32	025	Interferenze con gasdotti
			SI32	026	Interferenze con gasdotti
			SI32	027	Interferenze con gasdotti
			SI34	004	Interferenze con linee elettriche
			SI37	022	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	023	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI36	011	Interferenze con linee elettriche interrate
			SI36	012	Interferenze con linee elettriche interrate
			IN31	014	Interferenze con fognature
RI	01	Tratto in trincea/ rilevato pk 3866 B.D. - pk 4926.95 B.D.	IN31	011	Interferenze con fognature
			IN31	012	Interferenze con fognature
			IN31	013	Interferenze con fognature
			IN31	021	Interferenze con fognature
			IN31	022	Interferenze con fognature
SL	06	Sottovia sostitutivo PL6. pk 4018.95 B.D. - manufatto	IN30	014	Interferenze con acquedotti
			SI34	005	Interferenze con linee elettriche
NV	14	Sottovia sostitutivo PL6. pk 4018.95 B.D. - Viabilità	SI32	028	Interferenze con gasdotti
			IN31	015	Interferenze con fognature
			IN31	016	Interferenze con fognature
			IN31	017	Interferenze con fognature
			IN31	018	Interferenze con fognature
			IN31	019	Interferenze con fognature
			IN31	020	Interferenze con fognature
SL	02	Rifacimento sottopasso Veicolare pk 4481.90 B.D. -	IN31	023	Interferenze con fognature

		manufatto	IN30	015	Interferenze con acquedotti
SL	03	Nuovo sottovia veicolare pk 4766.39 B.D. - manufatto	SI34	006	Interferenze con linee elettriche
VI	01	Ponte Baranzella pk 4926.95 B.D. - pk 4966.81 B.D.	SI34	007	Interferenze con linee elettriche
			IN31	024	Interferenze con fognature
RI	02	Tratto in trincea/ rilevato pk 4966.81 B.D. - pk 5997.453 B.D.	SI34	008	Interferenze con linee elettriche
NV	17	Nuovo cavalca ferrovia pk 5471.28 - Viabilità	SI34	009	Interferenze con linee elettriche
			SI32	029	Interferenze con gasdotti
VI	02	Ponte Bevera pk 5997.453 B.D. - pk 6498.851 B.D.	SI34	010	Interferenze con linee elettriche
GA	05	Galleria della Bevera: dal tratto artificiale di imbocco lato Stabio pk 7473.91 B.D. - pk 7543.81 B.D.	SI32	030	Interferenze con gasdotti
			SI34	011	Interferenze con linee elettriche
TR	08	Fermata di gaggiolo pk 7578.138 B.D. - pk 7829.14 B.D.	IN30	016	Interferenze con acquedotti
			IN30	017	Interferenze con acquedotti
			SI32	031	Interferenze con gasdotti
			SI36	013	Interferenze con linee elettriche interrate
			IN31	025	Interferenze con fognature
			IN31	026	Interferenze con fognature
NV	22	Gaggiolo - Viabilità in interferenza pk7775 B.D.- pk 7875 B.D.	SI37	024	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			SI37	025	Interferenze con cavi telecomunicazioni
			IN30	018	Interferenze con acquedotti
			SI32	032	Interferenze con gasdotti
			IN31	027	Interferenze con fognature
TR	09	Tratto in trincea tra diaframmi pk 7829.14 B.D. - pk 7940 B.D.	SI34	012	Interferenze con linee elettriche

3 RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE

3.1 CRITERI GENERALI DI RISOLUZIONE

Per ciascuno dei sottoservizi interferenti rilevati, è stata individuata una soluzione di progetto per eliminare l'interferenza, garantendo in ogni caso il mantenimento della funzionalità del sottoservizio stesso.

In generale, i sottoservizi posti trasversalmente alla linea ferroviaria che verrebbero interrotti a seguito della realizzazione di opere di linea (per esempio a seguito della costruzione di una trincea), sono stati prolungati fino al più vicino passaggio a livello o copertura in progetto, in modo da garantire la continuità del sottoservizio.

Di conseguenza risulta indispensabile una prima fase di lavoro nella quale realizzare l'opera necessaria a mantenere la continuità del sottoservizio, (come per esempio il manufatto sostitutivo di un passaggio a livello su cui viene collocato il sottoservizio); successivamente viene realizzato lo spostamento del sottoservizio ed in ultimo viene completata la realizzazione dell'opera di linea nella posizione occupata precedentemente dal sottoservizio interferente.

Non risulta in questo caso necessario uno spostamento provvisorio del sottoservizio interferito.

Per i gasdotti che attraversano la linea ferroviaria è previsto un tubo camicia per la protezione del tubo con relativi sfiati agli estremi. E' inoltre prevista l'istallazione di un giunto dielettrico nonché la messa a terra della tubazione.

I sottoservizi posti invece parallelamente alla linea in progetto sono stati semplicemente spostati in modo tale da non interferire più con il nuovo tracciato ferroviario.

Per lo spostamento dei sottoservizi paralleli alla linea, che non transitano quindi su una opera trasversale di collegamento, si è considerata la realizzazione di una trincea, la posa della tubazione, a profondità non inferiore ad 1 m, al di sopra di un letto di sabbia di spessore almeno pari a 0.15 m.

Anche il ricoprimento sarà realizzato in sabbia fino ad almeno 0.30 m al di sopra del sottoservizio. La rimanente parte di riempimento sarà effettuato con lo stesso materiale di scavo e quindi verrà ripristinata la pavimentazione stradale, formata da uno strato di usura dello spessore di 3 cm, Binder per uno spessore di 6 cm ed infine uno strato di base dello spessore di 10 cm (Figura 1).

Per il collegamento tra le linee di nuova realizzazione e i sottoservizi presenti, sono stati predisposti dei pozzetti prefabbricati in corrispondenza dell'allacciamento.

Nel caso invece in cui un sottoservizio non risulti direttamente interferente con le opere in progetto ma solamente transiti in prossimità dell'area di cantiere, si è previsto a favore di sicurezza di effettuarne una segnalazione, picchettandone il tracciato, in modo tale da renderlo visibile per tutto il periodo di realizzazione dell'opera.

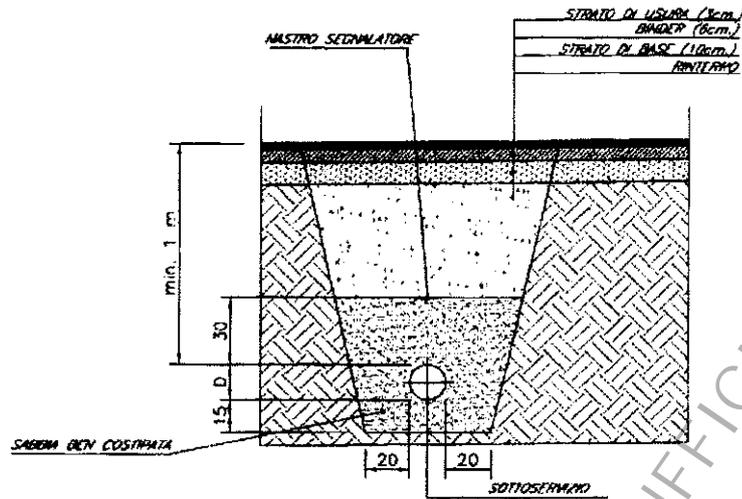



Figura 1 - Spostamento di un sottoservizio interrato

3.2 LINEE ELETTRICHE MT AL KM 2+709 BD

Alla progressiva km 2+709 BD, la linea ferroviaria in trincea interferisce con un attraversamento elettrico media tensione interrato. Il ripristino di tale linea è rappresentato nel dettaglio nelle figure 2 e 3.

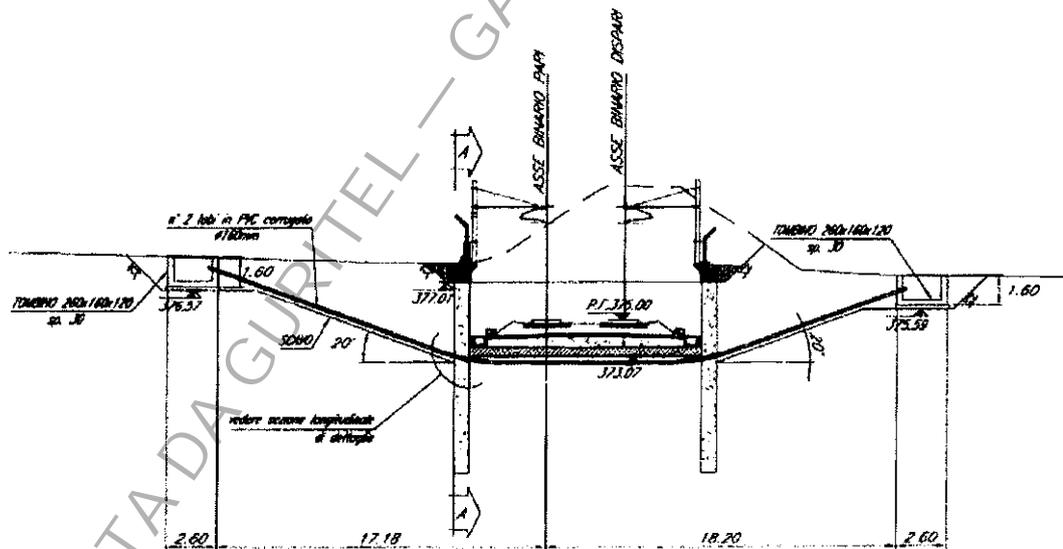



Figura 2 - Sezione trasversale alle progr. Km 2+709 BD

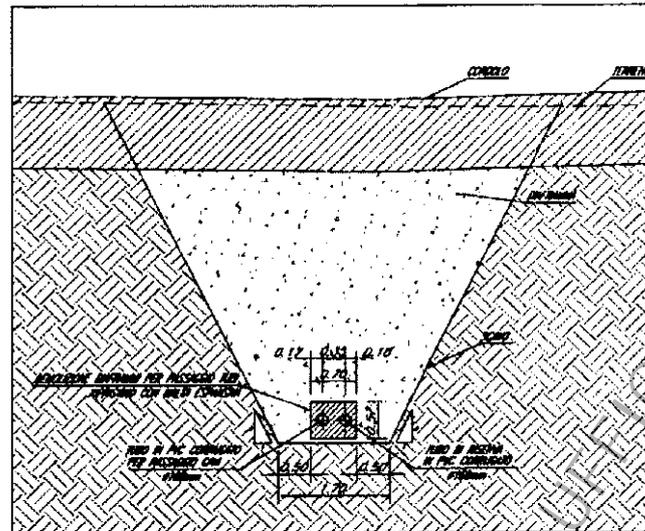



Figura 3: Sezione longitudinale di dettaglio alla progr. Km 2+709.BD

In questo caso la soluzione di progetto prevede l'interramento di due tubi (uno di sicurezza) in PVC corrugato DN 160 mm, per il passaggio al loro interno delle linee elettriche, aventi un andamento piuttosto lineare in modo da facilitare l'inserimento dei suddetti cavi.

Risulta quindi necessaria una demolizione in breccia dei due diaframmi che sorreggono la trincea per il passaggio dei tubi PVC e il successivo riempimento di tali fori con malta cementizia espansiva

All'imbocco ed allo sbocco dei tubi in PVC sono stati collocati due tombini di dimensioni adeguate per facilitare l'inserimento dei cavi elettrici all'interno dei tubi.

Il ripristino di tale interferenza dovrà comunque avvenire in una sezione sufficientemente distante dal tracciato originario delle condotte in modo tale che gli scavi previsti per la risoluzione dell'interferenza non influiscano sulla stabilità del sottoservizio interferente. Di conseguenza risulta necessaria una prima fase di lavoro nella quale realizzare i diaframmi nella sezione in cui verrà spostato il sottoservizio, successivamente lo spostamento del sottoservizio come precedentemente illustrato, ed in ultimo la dismissione del tratto di sottoservizio interferente.

3.3 GASDOTTO AL KM 5+575 BD

Alla progressiva km 5+575 si segnala il passaggio al di sotto della linea ferroviaria del gasdotto SI32029. (Figura 4 e 5). La risoluzione di tale interferenza prevede la protezione del condotto sia con un tubo camicia in acciaio sia tramite un rivestimento in calcestruzzo gettato in opera.

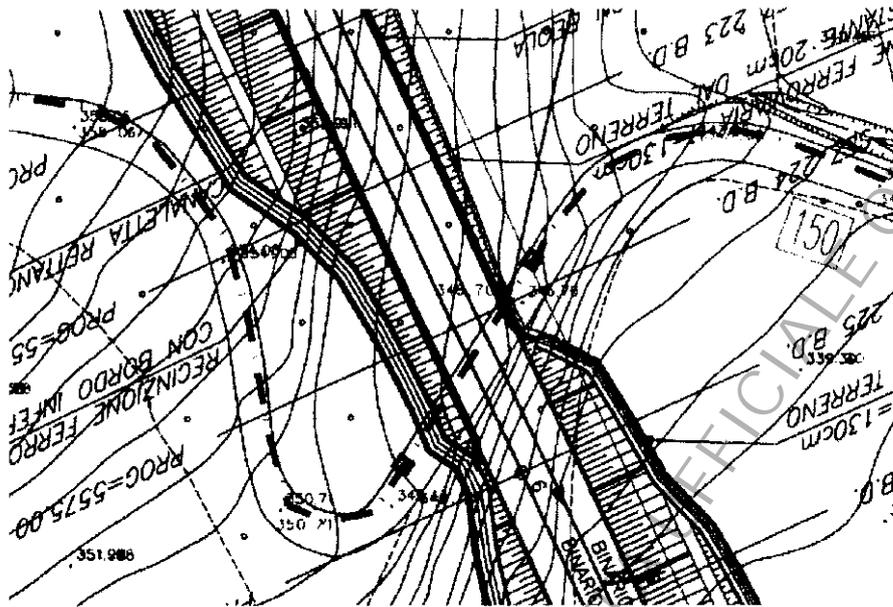



Figura 4 - Planimetria dell'interferenza tra la linea ferroviaria e il gasdotto SI 32 029

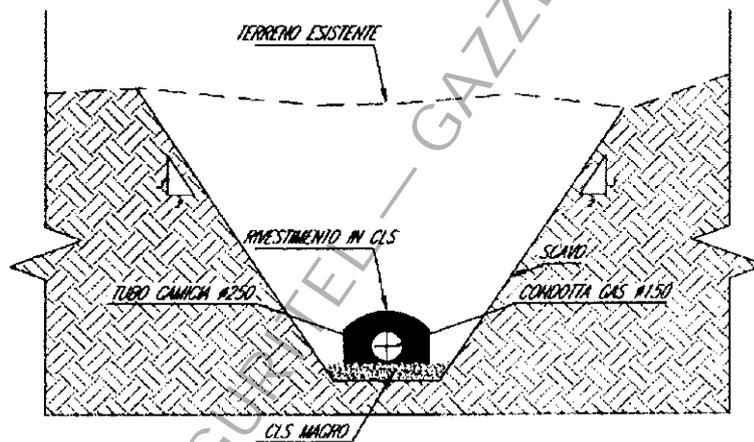



Figura 5 - Dettaglio della risoluzione dell'interferenza SI 32 029

3.4 LINEA ELETTRICA AT AL KM 5+900 BD

In corrispondenza della sezione km 5+900 la linea ferroviaria interferisce con il sostegno 106 della linea 132 kV ENEL (Alta Tensione) che si viene a trovare all'interno della scarpata in destra della trincea della linea ferroviaria.

Poiché lo scavo della trincea interesserebbe la fondazione del sostegno AT si è prevista la realizzazione di un muro di sostegno tale che la nuova linea non interferisca con la base del sostegno stesso.

La posizione del muro soddisfa le prescrizioni riportate nel D.M 28 21/3/1988 (Norme tecniche per la progettazione, l'esecuzione e l'esercizio delle linee elettriche aeree esterne) e successivi aggiornamenti; in particolare si è garantita la distanza minima fra il sostegno ed il ciglio dell'opera di sostegno.

L'opera è stata progettata in modo da garantire in ogni fase di realizzazione la massima stabilità e sicurezza dell'opera.

La realizzazione del muro in prossimità del sostegno della linea AT è consentita da un'opera provvisionale formata da una berlinese di micropali tirantata figura 7.

Figura 6 - Planimetria della risoluzione dell'interferenza SI34008

Figura 7 - Sezione longitudinale della risoluzione dell'interferenza SI34008.

3.5 LINEA ELETTRICA MT AL KM 6+436 BD

In corrispondenza della sezione km 6+436 BD, si evidenzia l'interferenza tra la ferrovia in progetto ed una linea aerea elettrica media tensione. Tale linea risulta interferire in parte con le pile del viadotto che attraversa il torrente Bevera ed in parte col rilevato che sostiene il viadotto nel suo tratto terminale.

Risulta quindi indispensabile l'interramento della suddetta linea. A tale scopo è necessario il posizionamento di due pali dotati di plinto che permetta l'interramento dei cavi, ed il conseguente interramento del cavo di media tensione al di sotto della linea ferroviaria per una lunghezza di circa 90m. (Figura 8)

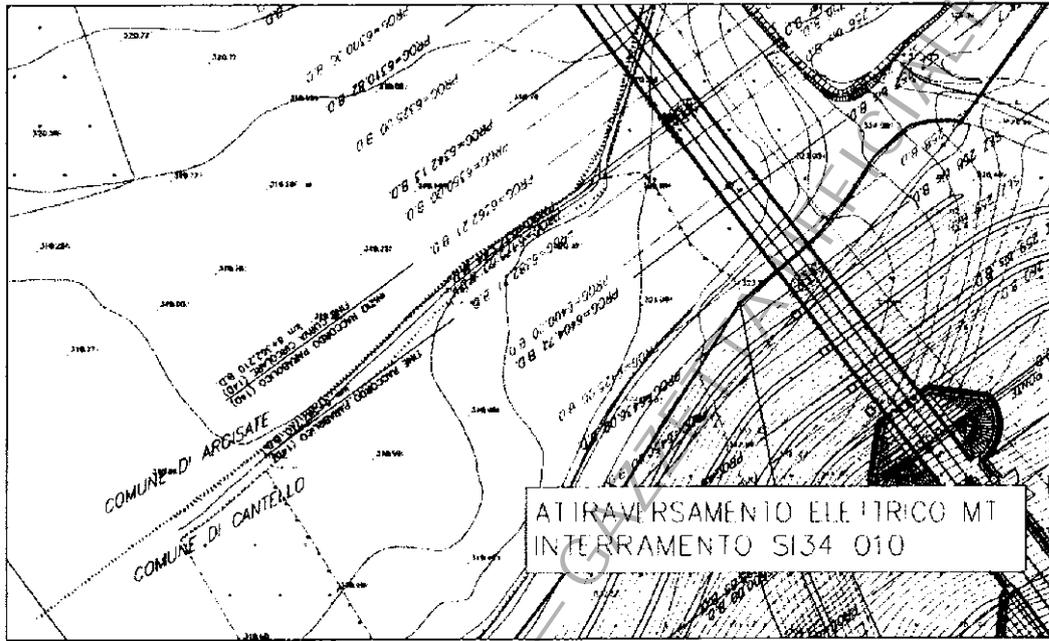
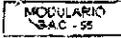



Figura 8 – Risoluzione dell'interferenza SI34010

ALLEGATO 2

SISTEMA LINEE ACCESSO GOTTARDO - NUOVO COLLEGAMENTO ARCISATE-STABIO. PROGETTO DEFINITIVO
NOTA 22 GENNAIO 2008, PROT. N. DG/PAAC/34.19.04/493 DEL MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

MODULARIO B.A.C. - 55

MOD 5

1.11.1(0-3081

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanee

Ministero Infrastrutture
Struttura Tecnica di Missione
22 GEN 2008
Prot. 167

Roma, 22 gennaio 2008

Al Sottosegretario di Stato
On. Andrea Marcucci
Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Via del Collegio Romano, 27
00186 ROMA

Prot n. DG/PAAC/34.19.04/493 del 22/01/2008

OGGETTO: **Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica – Riunione per il giorno 22 gennaio 2008, ore 18,00 presso Palazzo Chigi – Sala Verde.**
Legge 443/2001, Programma Grandi Opere. Procedura "Accessibilità Malpensa Collegamento Arcisate – Stabio"
Integrazione alla Relazione del 21 gennaio 2008 prot. 399.

Al Capo di Gabinetto
Dott. Guido Improta
Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Via del Collegio Romano, 27
00186 ROMA
Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Ufficio del Segretario Generale
Area Ricerca Innovazione e Organizzazione
Assistenza Tecnica CIPE
C/o Servizio II
Intese Istituzionali e rapporti con il CIPE
Via del Collegio Romano, 27
00186 ROMA
Al Ministero delle Infrastrutture
Struttura tecnica di Missione
Opere Strategiche Legge Obiettivo
Piazza di Porta PIA, 1
00186 ROMA

Con riferimento alla questione citata in oggetto e posta tra i punti all'ordine del giorno della riunione preparatoria del CIPE convocata per il giorno 22 gennaio 2008, alle ore 18,00 presso Palazzo Chigi – Sala Verde, si trasmette un aggiornamento sullo stato di avanzamento dell'iter procedurale.

La Soprintendenza BAP di Milano con nota del 22 gennaio prot. n. 17755 (Allegato 1), ha trasmesso il proprio parere favorevole evidenziando, rispetto alle prescrizioni contenute nel parere di questo Ministero

...na Di Bene
Note ad altri Uffici del Ministero/Aggiornamento dati opere strategiche - riunione pre CIPE del 22 gennaio 2008

MODULARIO B.A.C. - 55

MOD. 5

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanee

Roma, 22 gennaio 2008

Al Sottosegretario di Stato
On. Andrea Marcucci
Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Via del Collegio Romano, 27
00186 ROMA

Prot n. DG /PAAC/34.19.04/...... del 22/01/2008

OGGETTO: **Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica – Riunione per il giorno 22 gennaio 2008, ore 18,00 presso Palazzo Chigi – Sala Verde.**
Legge 443/2001, Programma Grandi Opere. Procedura "Accessibilità Malpensa Collegamento Arcisate – Stabio"
Integrazione alla Relazione del 21 gennaio 2008 prot. 399.

prot. n. 36589 del 6.11.2003 di approvazione del progetto preliminare, quanto di seguito: *"Poiché le prescrizioni di cui ai punti b1) e b2) del parere, riguardanti rispettivamente le misure di compensazione per le riduzioni di superfici boscate, e le misure di mitigazione nella realizzazione delle scarpate nei tratti in trincea, trovano sufficiente riscontro negli elaborati del progetto definitivo, con particolare riferimento a quanto indicato nell'elaborato "Relazione ambientale", il confronto si è principalmente incentrato sul tema di cui al punto b3), dove si chiedeva fossero studiate diverse soluzioni progettuali per il viadotto sul torrente Bevera, ai fini di conseguire una maggiore qualità architettonica e un più soddisfacente inserimento paesistico dell'opera. In proposito RFI non ha ritenuto per motivi tecnici, economici e tempi di procedimento, di impostare una nuova progettazione del viadotto ; ha tuttavia presentato, dietro sollecitazione e indicazione della scrivente, una serie di elaborati tecnici.... Non inviati al Servizio Paesaggio della Direzione Generale, riportanti tre diverse alternative di modifica del progetto del manufatto, intese a ottenere un minore impatto visuale del medesimo, che già nello sviluppo del progetto preliminare a quello definitivo era stato ridotto da 540 a 500 metri di lunghezza e da otto a sette pile, mediante la sostituzione di una campata d'estremità con terrapieno; nonché modificato nella soluzione costruttiva..... tra le tre alternative presentate, la terza tra tali soluzioni è stata considerata preferibile da questo Ufficio, un viadotto a sei pile di lunghezza accorciata, mediante sostituzione di una sola campata di estremità (quella sulla riva meno acclive) con terrapieno. Sono state presentate pure tre soluzioni alternative di sezione tipo, ... tra esse è stata giudicata preferibile la sezione –tipo C con veletta di lamiera metallica nervata posta a rivestire interamente la trave a cassone....riguardo la demolizione delle stazioni di Induno Olona e Arcisate, questo Ufficio,... osserva che i fabbricati di cui si tratta, pur risalenti al 'epoca di costruzione della linea, hanno trattamento architettonico modesto e di tipo seriale; e che sussistono sulla suddetta linea altre stazioni con caratteri architettonici più apprezzabili e sufficientemente rappresentativi del tipo... sulla base di tale considerazioni, dunque si è dell'avviso che i due fabbricati di cui si tratta potrebbero essere esclusi dall'ambito della tutela."*

La Soprintendenza Archeologica della Lombardia con nota del 22 gennaio 2008 prot. 717(Allegato 2), ha espresso le proprie valutazioni comunicando che "*..per la tratta Induno Olona e Arcisate fino al Km 5 ove le opere prevedono l'ampliamento del binario esistente, si prescrive il controllo archeologico in*

Arch. Anna Di Bene
Note ad altri Uffici del Ministero/Aggiornamento dati opere strategiche riunione pre CIPE del 22 gennaio 2008

MODULARIO B.A.C. - 55

MOD. 5

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Direzione Generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanee

Roma, 22 genna o 2008

Al Sottosegretario di Stato
On. Andrea Marcucci
Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Via del Collegio Romano, 27
00186 ROMA

Prot n. DG/PAAC/34.19.04/...... del 22/01/2008

OGGETTO: **Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica – Riunione per il giorno 22 gennaio 2008, ore 18,00 presso Palazzo Chigi – Sala Verde.**
Legge 443/2001, Programma Grandi Opere. Procedura "Accessibilità Malpensa Collegamento Arcisate – Stabio"
Integrazione alla Relazione del 21 gennaio 2008 prot. 399.

corso d'opera. Per l'area che offre maggiori possibilità di rinvenimenti archeologici, quella sita in comune di Arcisate, a partire dal Km 5 fino al confine di Stato, in terreni non edificati ove dovranno sorgere le opere relative al ponte Bevera, si ritengono necessari saggi di scavo preliminari da eseguirsi da parte di personale specializzato. In particolare dovrà essere eseguito un accurato controllo archeologico nell'area ubicata presso la cosiddetta cascina "Catafame" ove nell'ottocento è stata individuata una stazione preistorica non ubicata con precisione."

Questa Direzione visti i pareri delle Soprintendenze di settore territorialmente competenti nel concordare con le valutazioni espresse esprime parere favorevole in merito al progetto definitivo nella assoluta osservanza delle prescrizioni sopra citate.

Tanto si comunica per ogni successiva determinazione al riguardo.

IL DIRETTORE GENERALE
Arch. Carla Di Francesco

Arch. ... Di Bene
... altri Uffici del Ministero/Aggiornamento dati opere strategiche- riunione pre CIPE del 22 gennaio 2008

All 1

FAX

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PER IL PAESAGGIO DI MILANO

Milano **22 GEN 2008**

Al Ministero per i Beni e le attività culturali
Direzione generale per la qualità e la tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanee
Servizio Paesaggio
Via di S.Michele, 22
00153 ROMA

Prot. N° 17755 BB.NN. GS *Allegati*

Risposta al foglio del
Div. *Sez.* *N°*

OGGETTO: Nuovo collegamento ferroviario Arcisate – Stabio. Tratta Arcisate – confine di Stato.
Richiedente: RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
Progetto definitivo.
Procedura riferita alla L. 443/01 "Legge obiettivo", secondo il disposto del D.Lgs. 190.02.

In riferimento ai contatti intercorsi, e alle note di codesto Servizio prot. n. S02/34.19.04/2/71/5 del 24.9.07, e n. S02/34.19.04/15913 del 3.9.07, questa Soprintendenza comunica quanto segue.

In conseguenza degli esiti della seduta della Conferenza di Servizi del 17 settembre u.s., e della nota del 3.9.07 sopra citata, questo Ufficio è stato contattato da RFI S.p.a. per condurre un confronto in merito all'adeguamento del progetto di cui si tratta alle prescrizioni contenute nel parere di questo Ministero prot. n. ST/407/36589/2003 del 6.11.2003, concernente il progetto preliminare dell'opera. Poiché le prescrizioni di cui ai punti b1) e b2) del parere sopra citato, riguardanti rispettivamente le misure di compensazione per le riduzioni di superfici boscate, e le misure di mitigazione nella realizzazione delle scarpate nei tratti in trincea, trovavano sufficiente riscontro negli elaborati del progetto definitivo, con particolare riferimento a quanto indicato nell'elaborato "Relazione ambientale", il confronto si è principalmente incentrato sul tema di cui al punto b3), dove si chiedeva fossero studiate diverse soluzioni progettuali per il viadotto sul torrente Bevera, ai fini di conseguire una maggiore qualità architettonica e un più soddisfacente inserimento paesistico dell'opera.

In proposito, RFI non ha ritenuto, per motivi tecnici, economici e di tempi del procedimento, di impostare una nuova progettazione del viadotto; ha tuttavia presentato, dietro sollecitazione e indicazione della scrivente, una serie di elaborati tecnici (in data 28.11.07, pervenuti in copia unica il 13.12.07 al n. prot. 20661 BB.NN., ma a quanto risulta non inviati anche a codesto Servizio), riportanti tre diverse alternative di modifica del progetto del manufatto, intese a ottenere un minore impatto visuale del medesimo, che già nello sviluppo dal progetto preliminare a quello definitivo era stato ridotto da 540 a 500 metri di lunghezza e da otto a sette pile, mediante la sostituzione di una campata d'estremità con terrapieno; nonché modificato nella soluzione costruttiva (impalcato con travi a cassone in carpenteria metallica con campata di luce costante, anziché in c.a.p. a campate diseguali). Più specificamente, le tre alternative di modifica prevedevano 1) un viadotto di eguale lunghezza (500 metri) a cinque pile, ma con altezza di impalcato necessariamente incrementata (da 5 a 8 metri); 2) un viadotto a cinque pile di lunghezza accorciata, mediante sostituzione delle due campate di estremità con terrapieni; 3) un viadotto a sei pile di lunghezza accorciata, mediante sostituzione di una sola campata di estremità (quella sulla riva meno acclive) con terrapieno. La terza tra tali soluzioni è stata considerata preferibile da questo Ufficio. Sono state pure presentate tre soluzioni alternative di sezione-tipo, risolte con differenti tipi di "veletta" a schermare in parte o in tutto la trave a cassone: tra

Milano 20122 – Piazza Duomo, 12 – Tel. 02/86313211 Fax 02/72023269 – email pubblica: sbap-mi@beniculturali.it

FAX

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PER IL PAESAGGIO DI MILANO

OGGETTO: **Nuovo collegamento ferroviario Arcisate – Stabio. Tratta Arcisate – confine di Stato.**
Richiedente: RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
Progetto definitivo.
Procedura riferita alla L. 443/01 "Legge obiettivo", secondo il disposto del D.Lgs. 190/02.

./. esse è stata giudicata preferibile la sezione-tipo "C", con veletta di lamiera metallica nervata posta a rivestire interamente la trave a cassone. In conclusione, benché le osservazioni di questo Ufficio non fossero state in tutto recepite (anche per i tempi ristretti del confronto), le modifiche progettuali prospettate possono essere considerate significativamente migliorative dell'impatto visuale dell'opera, e tali da permettere quindi la formulazione, per gli aspetti di competenza della scrivente, di un parere nell'insieme favorevole sul progetto definitivo nel suo complesso, e sul progetto del viadotto sul torrente Bevera in particolare, a condizione che sia adottata per esso la soluzione sopra indicata come n. 3 e la sezione-tipo indicata come C (come dagli elaborati tecnici in data 28.11.07, di cui RFI dovrebbe inoltrare copia a codesto Servizio), da definirsi compiutamente in sede di progettazione esecutiva.

Vi è poi una ulteriore questione posta dal progetto definitivo, che riguarda le stazioni ferroviarie di Induno Olona e Arcisate; modificando a tale proposito il progetto preliminare, il progetto definitivo prevede infatti, come conseguenza di modifiche richieste dagli Enti locali nei tratti di attraversamento dei centri abitati, la demolizione dei suddetti fabbricati per la realizzazione di nuove stazioni. RFI non ha ritenuto di attivare il procedimento di verifica di interesse culturale, come richiesto dalla scrivente nei contatti intercorsi; questo Ufficio, nell'ambito delle valutazioni di propria competenza, osserva in proposito che i fabbricati di cui si tratta, pur risalenti verosimilmente all'epoca di costruzione della linea, hanno trattamento architettonico modesto e di tipo seriale; e che sussistono sulla suddetta linea altre stazioni con caratteri architettonici più apprezzabili e sufficientemente rappresentativi del tipo (come quella terminale di Porto Ceresio). Sulla base di tali considerazioni, dunque, è avviso della scrivente che i due fabbricati di cui si tratta potrebbero essere esclusi dall'ambito della tutela, pur mancando allo stato formalizzazione di tale pronuncia nelle sedi proprie.

Il funzionario responsabile dell'istruttoria
(Arch. Giuseppe Stolfi)

IL SOPRINTENDENTE
(Arch. Alberto Artioli)

Milano 20122 Piazza Duomo, 12 – Tel. 02/8631321 Fax 02/72023269 e-mail pubblica: sbap-mi@beniculturali.it

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia

Via E. De Amicis, 11 - 20123 Milano
Tel. 02-89400555 - Fax 02-89404430

ALL 2

22/11/2008

Al Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Dipartimento per i Beni Culturali e Paesaggistici
Direzione Generale per i Beni Archeologici
Via di San Michele 22, 00153 Roma

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale della qualità e della tutela del paesaggio, l'architettura e l'arte contemporanee
Arch. Carla Di Francesco
Via di San Michele 22, 00153 Roma

Prot. n. 717 Allegati

Risposta al foglio del
Div. Sez. N.

OGGETTO: Infrastrutture ferroviarie strategiche. Legge n. 443/01
Nuovo collegamento ferroviario transfrontaliero Arcisate – Stabio: tratta Arcisate – Confine di Stato
Prescrizioni

In seguito alla valutazione degli elaborati prodotti da RFI relativi alla ricerca storico archivistica e alle indagini archeologiche di superficie svolte sulla tratta interessata dal progetto in oggetto, si comunicano le prescrizioni di questa Soprintendenza utili alla formulazione dell'opportuno parere.

Si segnala che la ricognizione di superficie non ha evidenziato particolari punti di interesse archeologico, anche perché limitata da in parte dalla totale antropizzazione, in particolare nella tratta relativa al comune di Induno Olona, in parte alla presenza di fitta vegetazione, soprattutto in Comune di Arcisate, mentre alcuni terreni non sono risultati accessibili.

Per la tratta sita in comune di Induno Olona e Arcisate fino al km 5, ove le opere prevedono l'ampliamento del binario esistente, si prescrive il controllo archeologico in corso d'opera.

Per l'area che offre maggiori possibilità di rinvenimenti archeologici, quella sita in Comune di Arcisate, a partire dal Km. 5 fino al confine di Stato, in terreni non edificati ove dovranno sorgere le opere relative al Ponte Bevera, si ritengono necessari saggi di scavo preliminari da eseguirsi da parte di personale specializzato. In particolare dovrà essere eseguito un accurato controllo archeologico nell'area ubicata presso la cosiddetta cascina "Catafame" ove nell'Ottocento è stata individuata una stazione preistoristorica non ubicata con precisione.

Si resta a disposizione per eventuali chiarimenti e per la definizione delle modalità del controllo archeologico.

Per il Soprintendente
Dott. Luigi Malnati

Archeologo Direttore
Dott. Barbara Grassi

ALLEGATO 3

SISTEMA LINEE ACCESSO GOTTARDO NUOVO COLLEGAMENTO ARCISATE – STABIO. PROGETTO DEFINITIVO

CLAUSOLA ANTIMAFIA

Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai DD.II. 14.3.2003 e 8.6.2004.

L'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso articolo 10, mentre l'articolo 118 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, e s.m.i., pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.
La necessità di analoga estensione delle verifiche preventive antimafia, ad esse applicando le più rigorose informazioni del Prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei sub-appalti e dei cottimi, nonché di talune tipologie esecutive attinenti a una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e a freddo, ecc.) comunque ricorrenti nella fase realizzativa a prescindere dalla finalizzazione dell'intervento (di tipo viario, ferroviario, acquedottistico, ecc.).
Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto definitivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che – oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato art. 118 del D.Lgs. n. 163/2006 – preveda che:

1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione – vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato art. 10, comma 1, lettera c) del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 – l'autorizzazione di cui all'articolo 118 del D.Lgs. n. 163/2006 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, ferma restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione di tali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi delle norme richiamate, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche

antimafia per gli acquisti di materiale di pronto reperimento fino all'importo di 50.000 euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione forfettaria dei danni, pari al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;

3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. *informazioni supplementari atipiche* – di cui all'art. 1 septies del decreto legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni – ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'articolo 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;

4) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:
   a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;
   b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, "offerta di protezione", ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.

08A05696

ITALO ORMANNI, *direttore*

ALFONSO ANDRIANI, *redattore*
DELIA CHIARA, *vice redattore*

(G803168/1) Roma, 2008 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.

GAZZETTA UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO ANNO 2008 (salvo conguaglio) (*)

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

			CANONE DI ABBONAMENTO	
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:			
	(di cui spese di spedizione € 257,04)	- annuale	€	**438,00**
	(di cui spese di spedizione € 128,52)	- semestrale	€	**239,00**
Tipo A1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i soli supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi:			
	(di cui spese di spedizione € 132,57)	- annuale	€	**309,00**
	(di cui spese di spedizione € 66,28)	- semestrale	€	**167,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:			
	(di cui spese di spedizione € 19,29)	- annuale	€	**68,00**
	(di cui spese di spedizione € 9,64)	- semestrale	€	**43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della CE:			
	(di cui spese di spedizione € 41,27)	- annuale	€	**168,00**
	(di cui spese di spedizione € 20,63)	- semestrale	€	**91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:			
	(di cui spese di spedizione € 15,31)	- annuale	€	**65,00**
	(di cui spese di spedizione € 7,65)	- semestrale	€	**40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:			
	(di cui spese di spedizione € 50,02)	- annuale	€	**167,00**
	(di cui spese di spedizione € 25,01)	- semestrale	€	**90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, ed ai fascicoli delle quattro serie speciali:			
	(di cui spese di spedizione € 383,93)	- annuale	€	**819,00**
	(di cui spese di spedizione € 191,46)	- semestrale	€	**431,00**
Tipo F1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale inclusi i supplementi ordinari con i provvedimenti legislativi e ai fascicoli delle quattro serie speciali:			
	(di cui spese di spedizione € 264,45)	- annuale	€	**682,00**
	(di cui spese di spedizione € 132,22)	- semestrale	€	**357,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A, A1, F, F1 comprende gli indici mensili
Integrando con la somma di € 80,00 il versamento relativo al tipo di abbonamento alla *Gazzetta Ufficiale* - parte prima - prescelto, si riceverà anche l'**Indice Repertorio Annuale Cronologico per materie anno 2008.**

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione)	€	**56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI
(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:	serie generale	€	1,00
	serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€	1,00
	fascicolo serie speciale, *concorsi*, prezzo unico	€	1,50
	supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€	1,00
	fascicolo Bollettino Estrazioni, ogni 16 pagine o frazione	€	1,00
	fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€	6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

5ª SERIE SPECIALE - CONTRATTI ED APPALTI

(di cui spese di spedizione € 127,00)	- annuale	€	**295,00**
(di cui spese di spedizione € 73,00)	- semestrale	€	**162,00**

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II

(di cui spese di spedizione € 39,40)	- annuale	€	**85,00**
(di cui spese di spedizione € 20,60)	- semestrale	€	**53,00**

Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione) € 1,00
I.V.A. 20% inclusa

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo	€	**190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni - SCONTO 5%	€	**180,50**
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€	18,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero i prezzi di vendita, in abbonamento ed a fascicoli separati, anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli, vengono stabilite, di volta in volta, in base alle copie richieste.

N.B. - Gli abbonamenti annui decorrono dal 1° gennaio al 31 dicembre, i semestrali dal 1° gennaio al 30 giugno e dal 1° luglio al 31 dicembre.

RESTANO CONFERMATI GLI SCONTI IN USO APPLICATI AI SOLI COSTI DI ABBONAMENTO

ABBONAMENTI UFFICI STATALI
Resta confermata la riduzione del 52% applicata sul solo costo di abbonamento

* tariffe postali di cui al Decreto 13 novembre 2002 (G.U. n. 289/2002) e D.P.C.M. 27 novembre 2002 n. 294 (G.U. 1/2003) per soggetti iscritti al R.O.C.

€ 2,00